Arrête du ministre du transport et de la marine marchande
N° 544-00 du 5 Chaabane 1421 (2 Novembre 2000)
fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation
des services aériens de transport public et de travail aérien
tel qu'il a été modifié et complété
par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande
n° 953-02 du 18 rabii I 1423 (31 mai 2002)

LE MINISTRE DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article 122,

A R R E TE :

ARTICLE PREMIER.- L'obtention de l'autorisation d'exploitation prévue par l'article 122 du décret susvisé n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile est subordonnée aux conditions prévues par le présent arrêté.

Les procédures de mise en œuvre des dispositions du présent arrêté sont fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 2.- Demande d'autorisation.

Toute entreprise de transport public et/ou de travail aérien désirant obtenir une autorisation d'exploitation pour la première fois, doit fournir au ministre du transport et de la marine marchande un dossier comportant les renseignements suivants :

- Nom ou raison sociale de l'entreprise (personne physique ou société) ;
- Siège social et capital (pour les sociétés) ;
- Extrait d'inscription au registre de commerce ;
- Copie certifiée conforme des statuts pour les sociétés ;
- Etude de la faisabilité du projet ;
- Objet des services de transport aérien ou de travail aérien envisagés (la liste des principales catégories de travail aérien est jointe en annexe B, annexée à l'original du présent arrêté) ;
- Types et nombre d'appareils, année de leur construction, performance du matériel volant.

ARTICLE 3.- Forme, durée de validité et renouvellement de l'autorisation d'exploitation.

Les autorisations d'exploitation de services aériens de transport public et/ou de travail aérien sont accordées par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande, qui sera publié au « Bulletin Officiel ». Ledit arrêté précise les conditions particulières dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés.

La validité de l'autorisation d'exploitation ne doit pas dépasser 5 ans pour les services aériens de transport public et 2 ans pour les services de travail aérien. Pour la première, elle peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans et pour la deuxième pour une période inférieure ou égale à 2 ans conformément aux dispositions du présent arrêté.

ARTICLE 4.- Assurance.

Les entreprises de transport public et/ou de travail aérien doivent souscrire des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 5.- Conditions techniques et financières.

Pour obtenir l'autorisation d'exploitation, l'entreprise de transport public et de travail aérien doit satisfaire aux conditions techniques et aux garanties financières indiquées ci-après :

5-1 Certificat technique d'exploitation (CTE).

La délivrance et la validité d'une autorisation d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat technique d'exploitation (CTE) en cours de validité spécifiant les activités couvertes par l'autorisation d'exploitation. Les conditions relatives à la demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE, ainsi que le programme de contrôle et de surveillance continue sont précisées en annexe A, annexée l'original du présent arrêté. Il en est de même pour les mentions du CTE, la suspension, le retrait et le rétablissement du CTE, les conditions d'exploitation et les manuels d'exploitation. Les questions concernant le transport/évacuation sanitaire, la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et la sûreté sont également décrites en annexe A, annexée à l'original du présent arrêté.

5-2 Garanties financières.

Toute entreprise de transport public demandant une autorisation d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer qu'elle sera à même de faire face, à tout moment, pendant une période de 24 mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles. Ainsi, toute demande d'autorisation d'exploitation est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins les deux premières années d'exploitation. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées à la partie A de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

Les autres renseignements à fournir par une entreprise de transport public tels que la notification préalable du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat, ainsi que le plan d'entreprise révisé le cas échéant, l'évaluation des résultats financiers et la mise des comptes certifiés sont précisés à l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

ARTICLE 6.- Les dispositions de l'article 5-2 ne s'applique pas aux entreprises de travail aérien. Ces entreprises doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds leur permettent d'assurer l'activité proposée ou de fournir les informations nécessaires aux fins de l'évaluation des résultats financiers (point 3 de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté), à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 7.- Le présent arrêté, qui sera publié au Bulletin Officiel, abroge et remplace l'arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications n° 303-68 du 28 Mai 1968 relatif à l'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public et de services de travail aérien.

Rabat, le 5 chaabane 1421 (2 novembre 2000).

Le Ministre du Transport
et de la Marine Marchande

Signé : Abdesselam ZENINED

BO n°4870 du 1er février 2001
BO n°5040 du 19 septembre 2002

ANNEXE A - CONDITIONS TECHNIQUES

1- Demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE :

1.1.- La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du Certificat Technique d'Exploitation (CTE) doit être faite auprès du Directeur de l'Aéronautique Civile. Elle doit contenir au moins les renseignements suivants :

a) Pour une première délivrance :

- nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation;
- renseignements sur l'organisation administrative de l'entreprise et sur ses principaux membres, avec leur titre, leur nom, leurs qualifications et leur expérience pratique;
- renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes :
    - type d'aéronef, instruments, documents de vol, équipements de communications et de navigation et tous autres équipements qui seront utilisés;
    - dispositions relatives à l'entretien et l'inspection des aéronefs et de l'équipement;
    - renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronefs prévus;
    - dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles;
    - routes envisagées, avec tracé géographique, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de dégagement qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minima d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations, et services de navigation et de communications;
    - détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui seront utilisées;
    - nature de l'exploitation - passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, en VFR ou en IFR;
- documents de navigabilité, d'entretien, de maintenance et d'exploitation devant être déposés en vue de leur approbation notamment :
    - le manuel d'exploitation (MANEX) et/ou d'activités de travail aérien;
    - le manuel de maintenance de l'exploitant (MME);
    - le(s) manuel(s) d'entretien (ME);
    - le compte rendu de matériel (C.R.M.);

- les copies de contrat(s) d'entretien conclu(s) entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile.

- attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

b) Pour une modification ou un renouvellement les mises à jour des renseignements requis au paragraphe a).

1.2.- La demande devra être déposée au moins :

- 90 jours avant le début d'exploitation envisagée pour la 1ère délivrance;

- 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification (sauf cas particulier, et après accord des services compétents de la DAC - par exemple demande de modification simple de la liste des aéronefs couverts par le CTE);

- et 30 jours avant la date d'expiration du CTE pour un renouvellement.

1.3.- Un postulant à un CTE ou à une modification d'un CTE doit permettre aux services compétents de la DAC d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

1.4.- Le CTE n'est délivré, modifié ou renouvelé par le Directeur de l'Aéronautique Civile qu'après examen des documents présentés, des informations transmises, et enquête sur l'organisation et les moyens mis en oeuvre par l'exploitant, et que si :

- le postulant a démontré à la Direction de l'Aéronautique Civile qu'il est en mesure de:

  (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée;

  (ii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînements requis;

  (iii) respecter les exigences en matière d'entretien, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées;

  (iv) et respecter, selon l'exploitation envisagée, les exigences des paragraphes 5, 6, 7, 8, 9 et 10 ci-après et celles relatives aux agréments opérationnels additionnels sollicités.

- le système d'entretien est approuvé conformément aux dispositions de l'annexe D au présent arrêté.

- le programme d'inspections et contrôles inopinés objet du paragraphe 2.- ci-après ne révèle aucune lacune pouvant affecter la sécurité de l'exploitation autorisée.

Toutefois, un CTE provisoire de six mois renouvelables une seule fois, peut être délivré à une entreprise qui débute l'exploitation de services aériens pour la 1ère fois, compte tenu de circonstances particulières jugées par le Directeur de l'Aéronautique Civile et à condition que le dossier déposé soit complet.

1.5.- La validité du CTE est fixée à six mois dans le cas d'une première délivrance, et de 1 à 2 ans maximum selon le type d'activité pour un renouvellement.

1.6.- L'exploitant doit, dès que possible, informer la Direction de l'Aéronautique Civile de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe 1.1.- a).

2- Programme de contrôle et surveillance continue

Durant la période de validité du CTE, un programme de contrôle et surveillance continue pour évaluer le maintien de la compétence du détenteur du CTE, est effectué par les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile.

Ce programme consiste à :

- réévaluer la structure de l'exploitant, l'efficacité et le contrôle de la gestion, les installations, l'équipement, l'entretien du matériel volant, le contrôle et la supervision de l'exploitation, le maintien des normes concernant les équipages de conduite, les procédures de sécurité pour les passagers et les marchandises et les préoccupations de sûreté.

- procéder à une contre-vérification des dossiers de l'exploitation et du personnel, des programmes de formation, des manuels de l'exploitant, de la rentabilité et de la conformité aux dispositions du CTE, aux dispositions spécifiques d'exploitation et à la réglementation en vigueur.

3- Mention du CTE

3.1.- Le CTE, dont une copie doit figurer dans le manuel d'exploitation, spécifie :

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;

(b) la date de délivrance et la période de validité ;

(c) la description du type d'exploitation autorisé ;

(d) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;

(e) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés ;

(f) les zones d'exploitation autorisées ;

(g) les limitations spécifiques ;

(h) et les agréments opérationnels et autorisations additionnelles.

3.2.- Le CTE n'est valide que dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifique d'exploitations, conformément aux modèles joints aux annexes au présent arrêté.

4- Suspension, retrait et rétablissement du CTE

4.1.- Suspension, et retrait du CTE :

Le CTE peut être suspendu, partiellement ou totalement, ou retiré dans les cas suivants :

- si les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile constatent que les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'entreprise utilise ses services sans se conformer aux dispositions réglementaires applicables ;

- si l'entreprise n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.

4.2.- Rétablissement du CTE :

En cas de suspension , partielle ou totale, le CTE peut être rétabli lorsque les services compétents sont assurés que l'entreprise a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.

En cas de retrait, l'entreprise doit faire une nouvelle demande de délivrance de CTE.

5.- Exploitation :

5.1.- L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable, qui détient l'autorité juridique pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées.

5.2.- L'exploitant doit avoir désigné des responsables pour :

. les opérations aériennes;
. le système de l'entretien;
. la formation et l'entraînement de l'équipage;
. et les opérations au sol;

5.3.- L'exploitant doit établir un système de contrôle d'exploitation et nommer un responsable afin de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs et vérifier que toutes les opérations, y compris les opérations d'affrètement et de location des aéronefs prévues en annexe E au présent arrêté, sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables. Si l'exploitant a mis en place un système qualité il peut considérer cette exigence comme satisfaite.

5.4.- L'exploitant doit établir et maintenir un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols qui comprend :

- un système de recueil et d'analyses de comptes rendus d'incidents ;
- un système d'analyse des données de vol basé sur l'exploitation des documents de bord ou des enregistrements de paramètres de vol.

Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

5.5.- L'exploitant doit fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile deux exemplaires du manuel d'exploitation et/ou d'activités de travail aérien, et 3 exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant ainsi que l'ensemble des amendements ou révisions y afférents.

5.6.- L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

5.7.- L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols et assurer sur la base principale d'exploitation et sur les différentes escales des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

5.8.- L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses aéronefs et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

5.9.- L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTE.

5.10.- L'exploitant doit permettre aux services compétents de la DAC d'avoir accès à son organisation, à ses aéronefs et à tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile, afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions du présent arrêté.

6.- Manuel d'exploitation

6.1.- Définition, mise à disposition du personnel, dépôt et contrôle du manuel d'exploitation.

6.1.1.- *Définition*.

Le manuel d'exploitation est un document destiné à mettre à la disposition du personnel de l'entreprise de transport public, concerné par l'exploitation d'un aéronef particulier, les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

6.1.2.- *Mise à disposition du manuel d'exploitation*.

Une entreprise de transport public, ne peut mettre en exploitation un aéronef si elle ne dispose pas du manuel d'exploitation correspondant et si elle ne l'a pas mis préalablement à la disposition du personnel intéressé.

Le manuel d'exploitation doit être facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données du vol.

L'entreprise doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

Il doit par ailleurs permettre à l'administration de s'assurer d'une part, que l'exploitation forme un ensemble cohérent et, d'autre part, que la politique définie par l'entreprise, les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

6.1.3. *Dépôt du manuel d'exploitation*.

L'entreprise doit avoir déposé ce manuel d'exploitation auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile préalablement à la mise en service d'un aéronef. Toutefois, lorsque l'entreprise débute l'exploitation d'un modèle d'aéronef différent de ceux qu'elle exploite déjà, elle peut disposer d'un manuel d'exploitation provisoire, à la condition qu'il comprenne les informations nécessaires pour que l'exploitation soit conforme aux exigences réglementaires en matière de sécurité. Le Directeur de l'Aéronautique Civile fixe, compte tenu des circonstances particulières, le délai dans lequel l'entreprise doit avoir déposé un manuel d'exploitation conforme aux exigences du présent article, ce délai ne pouvant être supérieur à six mois.

Ce manuel provisoire doit être déposé dans les mêmes conditions que doit l'être le manuel définitif.

6.1.4. *Contrôle du manuel d'exploitation*.

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel d'exploitation s' il constate :

- que le contenu du manuel n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation,

- ou que les personnels concernés par l'exploitation de l'aéronef méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

L'entreprise est tenue de communiquer aux services compétents de la DAC, s'ils le demandent, tous les documents dont ils peuvent avoir besoin pour les contrôles du manuel d'exploitation.

6.2. Utilisation et modification du manuel d'exploitation.

6.2.1. *Présence du manuel d'exploitation à bord de l'aéronef.*

Toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

6.2.2. *Utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

6.2.3. *Modification du manuel d'exploitation.*

Toute modification de l'exploitation ou de l'organisation de l'entreprise ainsi que de l'aéronef ayant une incidence sur le manuel d'exploitation doit être précédée d'un amendement de celui-ci.

De plus, l'entreprise doit réviser le manuel d'exploitation en fonction de l'évolution de la réglementation.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

6.2.4. *Mise à jour du manuel.*

Tout amendement doit donner lieu à une mise à jour. Chaque exemplaire du manuel d'exploitation doit être tenu à jour.

6.2.5. *Cessation d'utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'elle cesse d'utiliser un manuel d'exploitation. Une interruption de l'utilisation du manuel d'exploitation pendant une période supérieure à six mois entraîne l'obligation pour l'entreprise d'entreprendre une nouvelle procédure de dépôt du manuel.

6.3. Contenu et forme.

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

6.4. Dispositions approuvées

Lorsqu'il est exigé que des dispositions prises par l'entreprise soient approuvées et soient incluses au manuel d'exploitation, ces dispositions doivent être reproduites dans le manuel d'exploitation sous la forme qui a été explicitement approuvée. Il doit en outre être fait mention de l'approbation et de la date à laquelle elle a été délivrée.

7- Manuel d'activités de Travail aérien :

7.1.- Mise à disposition du manuel :

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef dans le cadre des activités de travail aérien ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités de travail aérien.

Le manuel d'activités de travail aérien, est un document élaboré par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.2.- Dépôt :

Le manuel est déposé auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile. Par ce dépôt l'exploitant informe le Directeur de l'Aéronautique Civile et les services compétents de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

7.3.- Contrôle :

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel s'il constate que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.4.- Présence du manuel à bord de l'aéronef.

Toute partie du manuel d'activités de travail aérien utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

7.5.- Utilisation du manuel d'activités de travail aérien.

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'activités de travail aérien pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

7.6.- Modification du manuel d'activités de travail aérien.

Toute modification ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement. L'exploitant doit réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation. Il doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'il cesse d'utiliser le manuel. Si cette interruption est supérieure à six mois l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.

7.7.- Contenu et forme :

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

8 - Transport/Evacuation sanitaire :

8.1.- Tout exploitant de services de transport public et/ou travail aériens, titulaire d'une autorisation additionnelle de transport/évacuation sanitaire, doit lors de tout vol sanitaire assurer la présence d'un médecin ou à défaut, d'un infirmier ou d'une infirmière.

8.2.- Normalisation de l'équipement :

Les aéronefs effectuant un vol sanitaire doivent comporter :

. Une surface disponible pour l'installation d'une civière ou d'un matelas coquille nécessaire au transport d'un malade ou d'un blessé en position couchée, l'emplacement de la civière ou du matelas doit être prévu de telle façon qu'en cas d'urgence celle-ci puisse être évacuée aisément et rapidement de l'aéronef;

- Un emplacement pour chaque accompagnateur médical;
- Un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol;
- Un dispositif agréé de fixation pour l'ensemble du matériel médical et de la civière ou du matelas coquille;
- Le malade ou blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couchée à l'intérieur de l'aéronef;
- l'habitabilité de l'aéronef doit permettre l'installation d'une civière ou d'un matelas et de deux personnes d'accompagnement médical, dont une placée à la tête du malade ou du blessé transporté. Toutes les parties du corps de la personne transportée doivent être facilement accessibles pour l'un ou l'autre des accompagnateurs;
- L'encombrement minimum réservé au matériel médical doit être d'un mètre cube.

8.3.- Matériel de premier secours :

Une liste de matériel de premier secours contenu dans l'aéronef doit être établie et jointe au manuel d'exploitation de l'entreprise.

Cette liste doit être détaillée en ce qui concerne le type, le nombre, les volumes et les branchements des divers matériels.

Tous les matériels répertoriés sur cette liste doivent être agréés de même que leur fixation et leur branchement.

8.4.- Contrôle :

Tous les équipements médicaux contenus à bord d'un aéronef effectuant du transport/évacuation sanitaire doivent être contrôlés au moins annuellement afin de s'assurer qu'ils répondent toujours aux spécifications techniques et aux normes réglementaires s'y rapportant.

8.5.- Consignes opérationnelles :

L'exploitant doit mettre à la disposition de son personnel les consignes opérationnelles à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour garantir des conditions de sécurité satisfaisantes.

Ces consignes opérationnelles doivent figurer dans le manuel d'exploitation ou le manuel d'activités de travail aérien.

9- Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses :

10 – Sûreté :

10.1.- Exigences en matière de sûreté :

L'exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes du programme national de sûreté.

10.2.- Programmes de formation :

L'exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'avion et minimiser les conséquences de telles actions si elles devraient subvenir.

10.3.- Rapports relatifs aux actes illicites :

A la suite d'un acte illicite à bord d'un aéronef, le commandant de bord ou, en absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à la Direction de l'Aéronautique Civile.

10.4.- Liste de vérification de la procédure de fouille de l'aéronef :

L'exploitant doit s'assurer que tous les aéronefs transportent une liste de vérification des procédures à suivre pour ce type d'aéronef, pour la recherche d'armes, d'explosifs ou autres dispositifs dangereux cachés à bord.

10.5.- Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite :

Sur tout aéronef exploité pour le transport de passagers, la porte du compartiment de l'équipage de conduite lorsque installée, doit être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.

ANNEXE A1 – MODELE CTE

ROYAUME DU MAROC

MINISTERE DU TRANSPORT
ET DE LA MARINE MARCHANDE

ADMINISTRATION DE L'AIR

DIRECTION
DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

N° :

Le présent certificat atteste que l'entreprise :

a démontré que ses capacités professionnelles et son organisation satisfont à la réglementation technique pour assurer l'exploitation de ses aéronefs en :

- **transport aérien public**
- **taxi aérien**
- **travail aérien**

dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifiques d'exploitation associée.

Le présent certificat a été délivré conformément à la réglementation marocaine en vigueur et aux standards OACI figurant dans l'annexe 6, 1ère partie.

Date limite de validité : ……

Fait à Rabat, Le ……

ANNEXE A2

FICHE
DES DISPOSITIONS SPECIFIQUES D'EXPLOITATION
ASSOCIEE AU
CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :

NOM DE L'ENTREPRISE : ……

Liste des pages de la fiche des dispositions spécifiques d'Exploitation :
1/4 du ……
2/4 du ……
3/4 du ……
4/4 du ……

APPAREILS AUTORISES

TYPES D'AERONEFS	MARQUES D'IMMATRICULATION

Fait à Rabat , Le …….

ANNEXE A3

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : …….

AUTORISATIONS SPECIFIQUES EN TRANSPORT AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
CAT II			
CAT III			
MNPS			
RVSM			
B-RNAV			
ETOPS			
MARCHANDISES DANGEREUSES			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A4

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : …….
AUTORISATIONS SPECIFIQUES
TAXI AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
Transport ou Evacuation Sanitaire			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A5

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N°
NOM DE L'ENTREPRISE : …….

AUTORISATIONS SPECIFIQUES
TRAVAIL AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
A – Agriculture			
B – Sylviculture			
C - Industries Minières et pétrolières			
D - Conservation du poisson et du gibier			
E – Salubrité			
F - Travaux Publics - Services Publics			
G - Conservation du sol et Hydraulique fluviale			
H - Communications Publics – Publicité			
I - Topographie – Cartographie			
J – Archéologie			
K - Prises de vues aériennes			
L - Opérations d'urgence			

(Les détails concernant chacun des domaines sus-indiqués figurent sur l'annexe B ci-jointe.)

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE B
ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN

A.- Agriculture

1. Traitements aériens : destruction d'animaux et des insectes nuisibles, lutte antiacridienne, lutte contre les maladies des végétaux (épiphyties),destruction de mauvaises herbes et de brousse, application d'engrais et d'oligo-éléments, défoliation, ensemencement de nuages destiné à provoquer des précipitations.
2. Relevés aériens : topographie des terres de culture et pâturages, des types de terrains, de l'érosion des sols, de l'écoulement des eaux, des ressources et conditions botaniques, repérage des invasions d'insectes et des maladies des végétaux.
3. Observation et surveillance aériennes : inspection des récoltes et des terres agricoles.

B.- Sylviculture

1. Traitements aériens : désinfection des forêts, lutte contre les maladies des arbres, lutte contre les incendies de forêts.
2. Relevés aériens : relevé des ressources forestières.
3. Observation et surveillance aérienne : surveillance des forêts, repérage des incendies et direction des opérations de lutte contre l'incendie.

C.- Industries minières et pétrolières

Prospection des gisements minéraux et pétrolifères.

D.- Conservation du poisson et du gibier

1. Traitements aériens : repeuplement en poisson et autres animaux.
2. Observation et surveillance aérienne : repérage et surveillance du poisson et du gibier.

E.- Salubrité

Lutte contre certains insectes agents de transmission de maladies contagieuses (moustiques).

F.- Travaux Publics - Services Publics

1. Relevés aériens : levés pour l'urbanisation et la construction de route et de chemin de fer. levés en vue de l'installation de lignes de force ou de lignes téléphoniques.
2. Observation et surveillance : surveillance des lignes de forces et des lignes de télécommunications.
3. Travail et construction : Mise en place de poteaux, pylônes, fils et câbles de télécommunications et de transport de force.

G.- Conservation du sol et Hydraulique fluviale

1. Relevés aériens : relevé des ressources hydrauliques et des types de terrains, relevés de l'érosion des sols et de l'écoulement des eaux.
2. Observation et surveillance aérienne : Observation et prévention des inondations.

H.- Communications Publiques-Publicité

Annonce par haut-parleurs, lâchers des prospectus, remorquage et tractage de banderoles, tracés fumigènes.

I.- Topographie - cartographie

Levés topographiques, études hydrologiques.

J.- Archéologie

Relevés de vestiges archéologiques.

K.- Prises de vues aériennes

Photographie - Cinéma - Télévision.

L.- Opérations d'urgence

Recherches et sauvetage, ambulance et secours médicaux, largage de personnel et d'approvisionnement, lutte contre les incendies urbains.

ANNEXE C
LES GARANTIES FINANCIERES

1 – Notification préambule du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat

Toute entreprise de transport public soumet préalablement son programme d'exploitation à la . Direction de l'Aéronautique Civile. De même elle doit soumettre au préalable les changement devant intervenir dans le type ou le
Nombre d'avions exploités et toute modification significative du programme, du volume ou de la répartition de ses activités. Elle notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat auquel elle serait, ainsi que pour un exercice donné, tout changement dans la détention de toute participation représentant séparément ou conjointement 30% ou plus du capital de l'entreprise de transport ou de la société mère ou des sociétés qui la contrôlent en dernier ressort.

2 - Plan d'entreprise révisé

Si la Direction de l'Aéronautique Civile estime que les changement notifiés conformément au point 1 ci-dessus 20 ont des incidences importantes sur la situation financière de l'entreprise de transport public, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre , ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B du point 5 , pour pouvoir apprécier si l'entreprise de transport public est à même de pouvoir faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

3 **- Evaluation des résultats financiers**

La Direction de l'Aéronautique Civile peut à tout moment, et en tous cas lorsqu'il apparaît clairement que l'entreprise de transport public, auquel elle a délivré une autorisation d'exploitation a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elle peut suspendre ou retirer l'autorisation d'exploitation si elle n'a plus la certitude que l'entreprise de transport public est à même de faire à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile peut aussi délivrer une autorisation d'exploitation temporaire pendant la restructuration financière de l'entreprise de transport public, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril.

4 - Remise des comptes certifiés

Dans les six mois qui suivent la clôture ce chaque exercice financier, les entreprises de transport public doivent fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. A tout moment, à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile, les entreprises de transport public doivent fournir les informations nécessaires aux fins du point 3 et en particulier les données visées à la partie C du point 5.

5 - Informations relatives à la capacité financière des entreprises de transport public

A . Informations relatives à la capacité financière à fournir par une entreprise qui demande une autorisation d'exploitation pour la première fois.

1. Le compte de résultas prévisionnel pour les deux années suivantes ainsi que l'état des garanties fournies ou devant l'être.

2. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels. que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissement, fluctuations des taux de change redevances aéroportuaires,assurances,etc., les prévisions de trafic et de recettes.
3. Le détail des frais de démarrage pour la période allant de la date d'obtention de l'autorisation au commencement de l'exploitation, et les modalités de financement de ces frais.
4. Le détail des sources de financement ainsi que la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
5. La liste détaillée des dirigeants et des actionnaires, avec leurs nationalités et le type d'actions détenues, les statuts et pactes intervenus entre actionnaires actuels ou pressentis. Si l'entreprise fait partie d'un groupe d'entreprise, des informations doivent être fournies sur ses relations avec celui-ci.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs en pleine propriété. Pour les aéronefs en contrat de location et quelle qu'en soit la nature (crédit- bail par exemple), fournir une copie de contrat.

B. Informations à fournir concernant la capacité financières du titulaire de l'autorisation d'exploitation qui envisage un changement de ses structures ou de ses activités .

1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
2. Le détail précis de tous les changements envisagés, tels que par exemple projet de rachat ou de fusion, modification des dirigeant, changements d'actionnaires,etc
3. Le bilan et le compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours et les vingt-quatre mois à venir tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagées qui peuvent entraîner des incidences financières significatives.
4. Les dépenses et recettes des deux dernières années ainsi que les prévisions futures pour des postes tels que le carburant, les tarifs, les salaires ; l'entretien les amortissements, les fluctuations de change, les redevances aéroportuaires, les assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux suivantes compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagées pouvant avoir des incidences financières significatives.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs et, en cas de contrat de location, les modalités et conditions du ou des contrat(s).

C. Informations à fournir concernant la capacité financière pour l'évaluation permanente du titulaire de l'autorisation d'exploitation.

1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
2. le bilan et le compte de Résultats Prévisionnels pour les deux années à venir.
3. Les dépenses et recettes pour les deux dernières années et pour les deux années à venir pour des postes tels que le prix du carburant, le coût des salaires, de l'entretien, des amortissements, des fluctuations de change, des redevances aéroportuaires, des assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux années à venir.

ANNEXE D

relative à l'approbation du système d'entretien d'un exploitant de services aériens

1.- L'objet de la présente annexe est de rappeler les obligations de l'exploitant en matière d'entretien de ses propres aéronefs et de préciser les conditions d'approbation de son système d'entretien.

2.- Obligations de l'exploitant en matière d'entretien :

2.1.- L'exploitant doit garantir la navigabilité de l'aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours au moyen de :

a) l'exécution de visites prévol;

b) la remise aux normes de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte la liste minimale d'équipements et la liste des déviations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'aéronef considéré;

c) la réalisation de tout entretien conformément au manuel d'entretien de l'aéronef approuvé ou accepté par la Direction de l'Aéronautique Civile;

d) l'analyse de l'efficacité de l'entretien en vue de modifier, lorsque cela s'avère nécessaire, les manuels d'entretien;

e) le respect de toute consigne opérationnelle, consigne de navigabilité de l'autorité primaire de certification de l'aéronef et toute autre exigence relative à la navigabilité rendue obligatoire par la Direction de l'Aéronautique Civile;

f) la réalisation de toute modification conformément aux règlements de navigabilité applicables, l'établissement d'une politique afin d'évaluer toutes les informations non obligatoires liées à la navigabilité de l'aéronef, telles que les bulletins Service, les lettres Service, et autres informations sur l'aéronef et ses éléments provenant du concepteur, du constructeur ou des autorités de navigabilité concernées;

g) l'élaboration d'un programme de fiabilité.

2.2.- L'exploitant doit s'assurer que le certificat de navigabilité de tout aéronef exploité demeure en état de validité pour ce qui concerne :

a) les exigences du paragraphe 2.1.- ci-dessus ;

b) toute date de péremption figurant sur le certificat ;

c) et toute autre condition d'entretien spécifiée sur le certificat.

2.3.- Les exigences spécifiées au paragraphe 2.1.- ci-dessus doivent être appliquées conformément à des procédures acceptables pour la Direction de l'Aéronautique Civile.

2.4.- L'exploitant ne doit pas utiliser un aéronef s'il n'est pas entretenu et remis en service par un organisme de maintenance agréé.

Lorsque l'exploitant ne détient pas d'agrément en tant qu'organisme de maintenance, il doit conclure un contrat avec un organisme de maintenance détenant un tel agrément afin de satisfaire aux exigences des paragraphes 2.1.- b), c), e) et f).

Les organismes de maintenance étrangers doivent être agréés conformément à un règlement équivalent à l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

Tout contrat d'entretien conclu entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé doit :

- détailler les fonctions spécifiées aux paragraphes 2.1.- b), c), e) et f);

- et définir le support des fonctions du système prévu au paragraphe 2.6. ci dessous.

Ce contrat et tous ses avenants doivent être déposés auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile .

2.5.- Un exploitant doit disposer d'installations de manière que le personnel technique attaché à la gestion de l'entretien, à la planification et au suivi des enregistrements techniques, à l'approvisionnement en pièces détachées, ou au contrôle de maintenance ou à la qualité, puisse assumer ses tâches de manière à maintenir un bon niveau d'entretien

2.6.- Contrôle de maintenance de l'exploitant:

L'exploitant doit désigner une personne ou un groupe de personnes et mettre en place un système de contrôle de maintenance ou système qualité pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de maintenance de l'exploitant.

2.6.1.- Aux fins de l'entretien, le système mis en place par l'exploitant, doit comprendre au moins les fonctions suivantes :

1) surveiller que les travaux, actes ou interventions décrits aux paragraphes 2.1.- 2.2.- et 2.3.- sont effectuées en accord avec les procédures agréées ;

2) surveiller que tout l'entretien sous-traité est réalisé en accord avec le contrat ;

3) et surveiller que la conformité permanente aux exigences de la présente annexe est assurée.

A cet effet, l'exploitant doit établir un plan reconnu par la Direction de l'Aéronautique Civile, afin de montrer quand et à quelle fréquence les travaux, actes ou interventions exigées seront surveillées. De plus, des rapports doivent être produits après chaque contrôle de surveillance; et inclure les détails relatifs aux écarts de non conformité aux procédures ou aux exigences.

La partie retour de l'information doit s'adresser à la personne chargée de la rectification des écarts et de la non conformité dans chaque cas particulier, et désigner la procédure à suivre dans le cas où la rectification n'est pas effectuée dans les délais impartis. Cette procédure doit relever du Dirigeant Responsable de l'exploitant.

Les actions de surveillance ci-après constituent un moyen de conformité aux exigences du présent paragraphe :

- Sondages produits - inspection d'un échantillonnage représentatif de la flotte;
- Sondages défauts - surveillance de l'efficacité de la rectification des défauts;

- Sondages dérogations - surveillance des dérogations au programme d'entretien;
- Sondages entretien programmé - surveillance de la fréquence (heures de vol, temps calendaire, cycles de vol, etc...) à laquelle les aéronefs et leurs éléments sont mis en entretien;
- Sondages sur les rapports de non navigabilité et les erreurs d'entretien.

2.6.2.- Lorsque l'exploitant est agréé en tant qu'organisme de maintenance des aéronefs, le système de contrôle de maintenance ou système qualité mis en place peut être associé à celui exigé par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.- Approbation du système d'entretien de l'exploitant:

3.1.- Pour l'approbation de son système d'entretien, tout exploitant doit soumettre au Directeur de l'Aéronautique Civile une demande accompagnée des documents suivants :

i. trois exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) prévu au paragraphe 4 ci-dessous;

ii. le(s) manuel(s) d'entretien;

iii. le compte rendu de matériel (C.R.M.);

iv. les copies des contrats d'entretien conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé. Les sous-traitants étrangers doivent être agréés conformément à un règlement équivalent à l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.2.- Le postulant doit informer la Direction de l'Aéronautique Civile sur les lieux d'entretien en base et d'entretien planifié en ligne et donner des détails sur tout entretien sous-traité.

3.3.- L'approbation du système d'entretien de l'exploitant est intégrée dans les dispositions spécifiques d'exploitation associées au Certificat Technique d'Exploitation (CTE), ou signifiée par une attestation contenant les informations suivantes :

i. le numéro de certificat technique d'exploitation (CTE);

ii. le nom de l'exploitant;

iii. les types d'aéronefs pour lesquels le système d'entretien a été accepté;

iv. la référence des manuels d'entretien de l'exploitant approuvés, relatifs au paragraphe iii.- ci-dessus;

v. la référence du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé;

et toutes limitations imposées par le Directeur de l'Aéronautique Civile lors de la délivrance du CTE ou suite à sa modification.

3.4.- L'approbation du système de l'entretien de l'exploitant reste valide tant que :

- les conditions qui ont conduit à sa délivrance restent maintenues;

- l'exploitant se conforme aux exigences relatives au maintien de la validité du C.T.E. et aux dispositions spécifiques d'exploitation en matière d'entretien de ses aéronefs;

4.- Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) :

4.1.- L'exploitant est tenu de mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation concerné, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Ce manuel, appelé aussi « manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant », peut être publié en parties distinctes. Il contient les renseignements suivants :

a) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des approbations pour remise en service.

b) les noms et fonctions de la ou des personnes désignées pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de maintenance de l'exploitant (MME);

c) un renvoi au(x) manuel(s) d'entretien;

d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de travaux de maintenance de l'exploitant;

e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet .

f) une description des procédures à suivre pour assurer la transmission à la DAC et à l'autorité primaire de certification de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef;

g) une description des procédures à suivre, concernant l'évaluation des renseignements et des recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'autorité primaire de certification de l'aéronef et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires;

h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

i) une description des arrangements administratifs d'interface entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé;

j) les dispositions obligatoires dont le Directeur de l'Aéronautique Civile exigera l'insertion.

4.2.- L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

4.3.- Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués, après leur approbation par le Directeur de l'Aéronautique Civile, sans délai, à tous les organismes et à toutes les personnes auxquelles le manuel a été distribué.

4.4.- Lorsque l'exploitant détient un agrément pour la maintenance de ses propres aéronefs, le MME et le Manuel d'Organisme de Maintenance peuvent être combinés dans un seul manuel structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation générale
- 1ère Partie : Organisation de l'entretien
- 2ème Partie : Procédures d'entretien
- 3ème Partie : Procédures du système de contrôle de maintenance ou du système qualité
- 4ème Partie : Exploitants sous contrat
- 5ème Partie : Appendices (exemples et documents)
- 6ème Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant

Dans le cas où les deux manuels sont présentés séparément le MME. peut être structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation Générale
- 1ère Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant
- 2ème Partie : Système de contrôle de maintenance ou système qualité
- 3ème Partie : Entretien sous-traité

5.- Enregistrement des Travaux de Maintenance :

5.1.- L'exploitant doit s'assurer que le Compte Rendu de Matériel (C.R.M.) de l'aéronef est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription. (des éléments indicatifs relatifs aux C.R.M. sont spécifiés au paragraphe 6 ci-dessous).

5.2.- L'exploitant doit établir un système pour conserver, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

a) Tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef ou à tout élément de l'aéronef qui est installé:
   - 24 mois après la date de signature de l'approbation pour remise en service de l'aéronef ou l'élément de l'aéronef;

b) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à vie limitée :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

c) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'aéronef ou de tout élément d'aéronef sujet à révision générale :
   - jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'élément d'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;

d) l'état courant d'inspection de l'aéronef tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie :
   - jusqu'à ce que l'inspection de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;

e) l'état courant des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux composants de l'aéronef :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

f) les détails des modifications et réparations effectuées sur l'aéronef, le(s) moteur(s), le(s) hélice(s), et tout élément vital pour la sécurité en vol :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

5.3.- L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'aéronef est transféré définitivement d'un exploitant à un autre, les enregistrements spécifiés aux sous-paragraphes 5.1. et 5.2. sont également transférés et les périodes stipulées continuent à s'appliquer.

6.- Compte rendu de matériel de l'exploitant (C.R.M.) :

6.1.- L'exploitant doit utiliser un compte rendu de matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque aéronef:

i. les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols;

ii. l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus; Cette attestation peut être conservée ailleurs sur accord de la Direction de l'Aéronautique Civile;

iii. les approbations pour remise en service prononcées suite aux travaux de maintenance relatives aux anomalies constatées précédemment ;

iv. la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'aéronef;

v. et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

6.2.- Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par la Direction de l'Aéronautique Civile.

7.- Visite prévol :

La visite prévol doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré. Elle doit comprendre, sans s'y limiter nécessairement :

- une inspection, type tour de l'aéronef et de ses équipements de sécurité, incluant en particulier des signes évidents d'usure, de dommages ou de fuites. En outre la présence de tous les équipements de sécurité exigés doit être établie;

- un contrôle du C.R.M., afin de s'assurer que le vol considéré n'est pas affecté par des défauts non corrigés reportés, et qu'aucune opération d'entretien requise figurant dans l'attestation d'entretien n'est dépassée ni ne le sera pendant le vol considéré;

- la conformité des liquides, gaz, etc… consommables embarqués avant le vol, aux spécifications appropriées, exempts de toute contamination, et correctement enregistrés;

- la vérification de la fermeture correcte de toutes les portes;

- l'enlèvement de tous les verrouillages de surface de contrôle et de train, des caches des sondes anémo-barométriques, des dispositifs de retenue, et des obturateurs d'entrée d'air moteurs;

- l'assurance que toutes les surfaces de l'aéronef et que les moteurs sont exempts de glace, neige, sable, etc…

Un exploitant doit publier les consignes au personnel d'entretien et de vol, qui définissent les responsabilités afférentes à ces actions et, lorsque les tâches sont assumées par des sous-traitants, comment leur réalisation est soumise aux exigences du système prévu au paragraphe 2.6.-.

ANNEXE E
AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS

Objet : L'objet de la présente annexe est de préciser les conditions d'affrètement et de location des aéronefs par les exploitants de services aériens titulaires d'un Certificat Technique d'Exploitation.

I.- AFFRETEMENT

I.1.- Définition : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage.

Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 5 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et de longue durée (plus de trois mois).

I.2.- Un exploitant ne doit pas affréter un aéronef sans l'approbation préalable de la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC).

I.3.- L'affréteur doit :

- s'assurer, en ce qui concerne les aéronefs affrétés, que :

  (a) Les normes de sécurité du fréteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements marocains en vigueur ;

  (b) Le fréteur est un exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation et d'un certificat technique d'exploitation ou documents équivalents ;

  (c) L'aéronef possède un certificat de navigabilité standard délivré conformément à l'Annexe 8 à la convention de Chicago ;

  (d) Toute exigence rendue applicable par la DAC est respectée.

- au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés ;

- justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement et désigner un responsable chargé de s'assurer que le fréteur respecte les normes exigées ;

- élaborer et mettre à la disposition de son personnel concerné par les opérations d'affrètement, les procédures et les consignes à suivre pour se conformer aux dispositions de la présente annexe ;

- exiger du fréteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur ;

- faire appliquer par le fréteur des mesures conformes au programme national de sûreté.

I.4.- Les vols affrétés doivent être effectués :

- conformément à la réglementation applicable, dans le pays du fréteur, sous le contrôle de son autorité et avec des avions immatriculés dans le pays du fréteur (sauf accord explicite entre autorités du pays du fréteur et du pays d'immatriculation) ;

- avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrés dans le pays du fréteur ;

- de façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.

I.5.-Liste approuvée :

Chaque exploitant marocain peut soumettre à l'approbation du Directeur de l'Aéronautique Civile une liste d'exploitants fréteurs marocains ou étrangers.

Il doit au préalable procéder à un audit complet portant sur les aéronefs, l'entretien et l'exploitation de chaque fréteur. Cet audit, qui rentre dans le cadre du suivi et supervision des sous-traitants, a pour but de démontrer que les moyens et procédures mis en oeuvre par le fréteur audité garantissent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui prévu par les annexes à la convention de Chicago.

Le résultat de cet audit doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé afin que dans l'hypothèse où des informations complémentaires sont nécessaires, celles ci puissent être apportées. Le compte rendu doit être conforme à la trame jointe en sous-annexe E1.

Les audits que peuvent effectuer les affréteurs ne sont pas directement transférables d'un affréteur marocain à un autre. En effet, l'audit réalisé par un affréteur auprès d'un fréteur porte rarement sur la totalité de l'exploitation du fréteur mais plus précisément sur les éléments relatifs à l'affrètement prévu (type d'aéronef, équipement, routes, équipages, etc).

Des accords entre exploitants marocains peuvent néanmoins limiter les duplications de charge de travail.

Sauf informations particulières, les conclusions résultant d'un audit seront valables 2 ans. Au delà, un audit de suivi pourra être exigé.

A tout moment, au vu des informations dont il dispose, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut radier un exploitant étranger et/ou un type d'aéronef de la liste.

Lorsqu'un exploitant a fait approuver préalablement une telle liste, il peut procéder à des affrètements, ponctuels ou de courte durée, d'exploitants y figurant, sans approbation expresse au cas par cas; chaque opération d'affrètement doit cependant être notifiée préalablement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

I.6.- Dans le cas des affrètements de longue durée, une demande d'approbation est obligatoire. Le dossier de demande doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé. Il doit comporter en plus des informations spécifiées aux paragraphes I.8.1.- et I.9.- ci dessous, une description précise de l'affrètement envisagé et les justifications appropriées compte tenu de sa durée. Les services compétents de la DAC peuvent, s'ils le jugent nécessaire, convoquer une réunion pour l'instruction du dossier.

I.7.- Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète demeure soumis à la réglementation Marocaine en vigueur ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité prévu par l'article 125 du décret n° 2-61-161 du 10 juillet 62. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but, l'affréteur marocain doit, dans ses relations avec le fréteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y ait pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par les inspecteurs DAC.

Il est précisé que, pour le fréteur, ses préposés et son autorité nationale de surveillance, les inspecteurs DAC peuvent être considérés comme des observateurs, sans droit de sanction particulier à leur égard. Toute observation éventuelle de la part des inspecteurs DAC ne sera faite qu'à l'affréteur marocain et à l'autorité du pays du fréteur. Ceci exclut, en particulier, tout commentaire direct ou indirect au fréteur ou à son équipage.

Lorsqu'il le juge utile, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut établir avec l'autorité de surveillance du fréteur étranger, un arrangement bilatéral relatif au contrôle technique conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago.

I.8.- Instruction du dossier :

I.8.1.- Demande d'intégration d'un exploitant dans la liste approuvée :

Le dossier de demande d'intégration d'un exploitant dans la liste de fréteurs approuvés, doit comporter

- les copies de l'autorisation d'exploitation et du certificat technique d'exploitation, ou documents équivalents, détenus par le fréteur, y compris les dispositions spécifiques d'exploitation précisant les autorisations opérationnelles et la liste de flotte ;

- le type d'activité de l'exploitant (activité régulière ou de vol à la demande, transport de passagers ou de fret) ;

- l'adéquation des moyens affrétés à l'activité de l'exploitant qui affrète ;

- la nationalité du fréteur dans le cas où il s'agit d'un exploitant étranger;

- le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur les liaisons internationales ;

- le compte rendu d'audit effectué par l'affréteur et portant sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'exploitant fréteur.

I.8.2.- Opérations d'affrètement d'exploitants ne figurant pas dans la liste approuvée :

Dans le cas où un exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un aéronef de remplacement pour effectuer un vol isolé, et aucun des fréteurs figurant dans la liste approuvée n'est disponible pour assurer cet affrètement, on peut considérer que l'approbation exigée par le paragraphe I.2. est accordée, à condition que :

- le nouveau fréteur soit un exploitant détenteur d'un CTE ou document équivalent, délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago ;

- une visite satisfaisante de l'aéronef affrété soit effectuée par le personnel de l'affréteur habilité à cet effet. Cette visite doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré au même niveau de sécurité connu de l'affréteur;

- l'opération d'affrètement soit signalée immédiatement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

Le dossier d'intégration de ce nouveau fréteur dans la liste approuvée doit être transmis à la DAC dans un délai ne dépassant pas 15 jours après la date d'opération d'affrètement.

I.9.- Le dossier de notification à l'occasion de chaque affrètement, ponctuel ou de courte durée, d'exploitants figurant dans la liste approuvée doit comporter :

- le programme ou série de vols objet de l'affrètement ;

- copies des documents relatifs aux aéronefs affrétés (certificat de navigabilité CDN et certificat d'immatriculation CI, ...etc) ;

- copie de l'attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du fréteur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

I.10.- Dispositions administratives et de facilitation :

I.10.1.- L'affréteur doit

- porter à la connaissance du commandant d'aérodrome sur les aérodromes marocains concernés, tous détails utiles (notamment, le nom de la compagnie affrétée, le type d'appareil, la composition de l'équipage) pour faciliter les mesures relatives à la sûreté et aux contrôles de police.

- le cas échéant, obtenir des services des Douanes les autorisations d'importation requises.

- informer les passagers de chaque vol affrété, au plus tard au moment de l'enregistrement, que le vol est effectué avec un aéronef et un équipage d'un exploitant affrété. Le nom de celui-ci (marocain ou étranger) doit être précisé.

I.10.2.- Un état trimestriel de tous les affrètements réalisés doit être adressé à la DAC par l'exploitant qui affrète.

II.- LOCATION COQUE NUE :

II.1.- Définition : La location est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant preneur un aéronef sans équipage.

II.2.- Lorsqu'un exploitant titulaire d'un Certificat Technique d'Exploitation (CTE) souhaite exploiter un aéronef loué, il doit soumettre à la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC), une demande contenant les renseignements et les documents suivants :

a. copie du certificat d'immatriculation de cet aéronef;

b. copie du certificat de navigabilité précisant la mention d'emploi correspondante à l'exploitation envisagée;

c. une attestation de conformité avec les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation;

d. nom et adresse du propriétaire de l'aéronef;

e. copie de l'accord de location;

f. durée de location;

g. description de l'exploitation envisagée;

h. nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location;

II.3.- Lorsque l'aéronef appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de la DAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'aéronef et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du CTE qui doit :

a. au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME) l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses aéronefs ;

b. souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur;

c. s'assurer que toute différence avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aéronef sont notifiés, et acceptées par la Direction de l'Aéronautique Civile;

II.4.- Dans tous les cas, l'exploitant (preneur) doit démontrer que:

a. les pilotes, les mécaniciens navigants, les navigateurs et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validées par l'État d'immatriculation et en état de validité;

b. l'aéronef sera entretenu conformément au programme d'entretien approuvé et aux prescriptions de navigabilité de l'État d'immatriculation;

c. l'aéronef sera exploité conformément aux règlements en vigueur, aux termes du Certificat Technique d'Exploitation, aux dispositions spécifiques d'exploitation, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.

II.5.- Lorsque la durée de location est supérieure à trente jours, l'aéronef doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur); et si le donneur est marocain, le contrat de location doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

II.6.- Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'aéronef loué le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type d'aéronef à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du CTE.

SOUS-ANNEXE E1

CANEVAS TYPE D'AUDIT D'EXPLOITANT FRETEUR

PRESENTATION DE L'EQUIPE D'AUDIT

CONDITIONS DE L'AUDIT
- préparation (entretiens préalables)
- déroulement

PRESENTATION GENERALE DE LA COMPAGNIE
- Nom de la compagnie, adresse, code SITA
- Autorité ayant délivré le CTE (ou équivalent), Adresse
- Description du CTE (durée, zone d'exploitation, autorisations particulières)
- Type d'exploitation et Réseau
- Organisation, encadrement
- Infrastructure, moyens
- Flotte
- Personnels (PNT, PNC, Personnel sol)
- Système de contrôle d'exploitation ou de qualité
- Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

PRESENTATION DU OU DES APPAREILS CONCERNES
- Immatriculation (dans le cas d'un affrètement)
- Avion (Constructeurs, type, modèle)
- Moteur (type)
- État actuel (à la date du…) des aéronefs, Heures de vol, cycles
- Équipements et aménagements particuliers éventuels

EXPLOITATION

MANUEL D'EXPLOITATION ET DOCUMENTATION
- Présentation générale du Manuel d'exploitation (MANEX),
- (structure, responsabilité en matière de rédaction, diffusion, mise à jour).
- Des précisions seront apportées sur les check-lists, le Manuel à l'attention des PNC, le Manuel Sûreté et le Manuel Qualité (le cas échéant)
- Présentation des différents documents utilisés (Manuel de vol, Carnet de route, plan de vol exploitation etc.…) ; Durée d'archivage

EQUIPAGE DE CONDUITE (PNT) ET DE CABINE (PNC) :
- Présentation générale des PNT et PNC concernés (effectifs, origines, licences)
- Présentation générale de l'encadrement, instructeurs-examinateurs
- Qualification, Formation et Contrôles
- Dossiers PN
- Temps de travail et de repos

OPERATIONS :

- Planification des vols
- Présentation des vols
- Conduite du vol (Procédures normales/anormales et d'urgence, liste de vérification, Procédures de coordination PNT/PNC)
- Traitement au sol
- Dossiers de vol
- Autorisation spécifiques (MNPS/RVSM- ETOPS- RNAV/RNP-Cat II/Cat III)
- Minima opérationnels
- Performances
- Carburant

Masse et Centrage

- Documentation
- Application
- Chargement

EQUIPEMENTS :

- Instruments et équipements de sécurité
- Équipements de communication et de navigation
- Liste minimale d'équipements (LME)
- Utilisation de la liste minimale d'équipements

MARCHANDISES DANGEREUSES

SURETE

RESULTAT D'UN VOL EFFECTUE SUR UN DES AERONEFS DE L'EXPLOITANT

VISITE AERONEF AFFRETE

- Certificat de Navigabilité
- Certificat d'Immatriculation
- Plan d'armement cabine
- Issues de secours et chemins lumineux
- Sondage toboggan et gilets de sauvetage
- État général cabine
- Visualisation cockpit et log Book
- Visualisation extérieur avion
- Visualisation soutes

MAINTENANCE

ENTRETIEN EXPLOITANT

PROCEDURES DE MAINTENANCE

- Utilisation du CRM et application de la LME
- Manuel d'entretien avion, développement et amendement

- Entretien sous-traité, liste des sous-traitants en entretien (y compris entretien en ligne), procédures technique appropriées identifiées dans les contrats de sous-traitance
- Décompte et enregistrement des HdV, Cycles, ATT
- Enregistrement des travaux d'entretien et de leur date d'exécution, responsabilités, archivage, accès
- Exécution et contrôle des consignes de navigabilité, origine des données de navigabilité
- Analyse de l'efficacité du Manuel d'Entretien
- Procédure de mise en œuvre des modifications optionnelles
- Statut des modifications majeures
- Notification des défauts (Analyses), liaison avec les constructeurs et les autorités, procédures relative aux travaux reportés
- Activités d'ingénierie
- Programmes de fiabilité (Cellule, Propulsion, Équipements)
- Visites prévol (préparation au vol de l'avion , fonction d'assistance au sol sous-traitées, sécurité du chargement du fret et des bagages, contrôle de l'avitaillement, quantité, qualité, contrôle des conditions, contamination par la neige, la glace, la poussière, le sable, selon une norme approuvée)
- Pesée de l'avion
- Procédures de vol de contrôle
- Exemples de documents, étiquettes et formulaires utilisés.
- Compte Rendus d'incidents.

ORGANISME D'ENTRETIEN

ORGANISATION GENERALE :

- Engagement du Dirigeant Responsable sur l'organisme
- Personnel de Commandement
- Tâches et responsabilités du personnel de Commandement
- Organigramme général
- Liste des personnels autorisés à prononcer l'approbation pour remise en service
- Ressources humaines
- Description générale des installations
- Domaine d'activité prévu par l'organisme
- Procédure de notification des évolutions des activités, agrément, implantation, personnel de l'organisme
- Procédure d'amendement des spécifications.

PROCEDURES HABILITATION FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS

- Liste des fournisseurs et sous-traitants
- Contrôle de réception des éléments d'aéronefs et des matériels en provenance de sous traitants extérieurs
- Stockage, étiquetage et fourniture des éléments d'aéronefs et des matériels aux équipes d'entretien
- Réception des outillage et instruments
- Étalonnage des outillages et instruments
- Utilisation des outillages et des instruments par le personnel y compris les outillage de substitution)
- Normes de propreté des locaux d'entretien.